

46 politiske sejre

DTL – Danske Vognmænd kæmper mange politiske kampe for vognmandserhvervet:

1. Modulvogntogene ruller
2. Øgede akseltryk og totalvægte for lastbiler
3. Fornuftig tolerancegrænse for lastbilers totalvægt
4. Forbudszoner i København og Køge droppet
5. Ad Blue fritaget for kvælstofafgift
6. Forlængelse af betalingsfrist for vejbenyttelsesafgiften
7. Bøder for snyd med vejbenyttelsesafgift
8. Dobbeltbeskatning af diesel
9. Miljøzonemærker på udenlandske lastbiler
10. Godskørselslov med kvalitetskrav
11. Køre- og hviletid med bagatelgrænse
12. Tidstab på tachograf genvundet
13. Infrastruktur i udvikling
14. Kombiterminaler udvidet
15. Nummerpladegenkendelse til kontrol
16. Kørselsafgift på lastbiler droppet
17. Nej til bredere traktor-påhængsvogne
18. Betalingsringen forsvandt
19. Overenskomstnævn oprettet
20. Svensk 40 tons vægtgrænse afværget
21. Vægt- og dimensioner i EU med nordiske hensyn
22. Bredt politisk forlig om ansvar for dyrs transportegnethed
23. Særtransportassistenter kan nu dirigere trafikken ved særtransporter
24. Cabotage: styrket kontrol, strammere fortolkning, bremse på liberalisering
25. Brændeafgift stoppet
26. Obligatorisk orienteringsstop lagt i skuffen
27. Betalingsfrist 30 dage
28. Arbejdsudlejeskat
29. Afskaffelse af næringsbrev
30. Opgør med at adskillelse af kønsmodne tyre fra kvier
31. Tunge kranvogne kan dobbeltregistreres
32. Spejle kan bruges til at skabe udsyn
33. Brobegrænsningerne blev begrænsede
34. Medbringertrucks på vogntog med fuld længde
35. Lastbiler kan følge trafikken i byzone
36. Nedlæggelse af udligningsordning for pakketransportører
37. Afskaffelse af momsfri pakkelevering
38. Blokvognsnummerplader i Det digitale Motorregister
39. Bedre behandling af søvnapnø uden trussel om kørselsforbud
40. Klarhed om frontmonteret udstyr på lastbilen
41. Vognmandsvirksomhed – også på landet
42. Proportionale køre- og hviletidsbøder
43. Stop for Ad Blue snyd
44. Lovforslag om 80 km/t på landevej fremsat
45. Slut med langtidsparkering på motorvejs-rastepladserne
46. Tilladelseskrav til varebiler

1. Modulvognene ruller

DTL har i årevis været bannerfører for, at modulvogn tog skal kunne køre i Danmark, og det gør de nu som led i et landsdækkende forsøg, der er under stadig udbygning, og som indtil videre er forlænget til og med 2030. Modulvogn tog øger effektiviteten i vognmandserhvervet og mindsker erhvervets miljø- og klimabelastning. I 2014 blev en mere smidig virksomhedsordning gennemført.

2. Øgede akseltryk og totalvægte for lastbiler

DTL har også fået gennemført nye regler for akseltryk og totalvægt gældende fra 1. juli 2011, der betyder ensartede og forenklede akseltryksregler for national trafik, og øgede totalvægte til gavn for effektiviteten i vognmandserhvervet samt trafikikkerheden og miljø- og klimabelastningen. 1. januar 2014 øgedes totalvægten til 50 ton på 6-akslede vogn tog, og til 56 ton på 7-akslede vogn tog pr. 1. august 2014.

3. Fornuftig tolerancegrænse for lastbilers totalvægt

Højest overraskende valgte Justitsministeriet med virkning fra 1. marts 2014 at sænke tolerancegrænsen fra 7 til 3,0 pct. eller 1.500 kg. DTL gik i dialog med Transportministeriet og Justitsministeriet, og det lykkedes med virkning fra 1. juni 2014 at få ændret tolerancen til 6,0 pct. eller 2.000 kg.

4. Forbudzoner i København og Køge droppet

I København og Køge fandt kommunalpolitikere ud af, at en vægtgrænse for lastbiler på 12 eller 18 ton ville være godt for trafikikkerheden og borgerne. DTL fik – efter en langstrakt indsats – overbevist de to kommuner om, at det tværtom vil skade både trafikikkerhed og miljøet. Derfor droppede København en forbudszone, og Køge begrænsede sin zone til kun at omfatte gennemkørende lastbiltrafik.

5. Ad Blue fritaget for kvælstofgift

Mange Euro 4, 5 og alle Euro 6 lastbiler kræver Ad Blue til drift af katalysatoren. I en periode skulle hver enkelt vognmand selv søge godtgørelse af den kvælstofgift, som var pålagt Ad Blue, men efter pres fra DTL i kampen mod administrative byrder blev Ad Blue helt fritaget for afgiften.

6. Forlængelse af betalingsfrist for vejbenyttelsesafgiften

Vejbenyttelsesafgift og vægtafgift på lastbil har siden 1995 skullet betales den 8. i måneden før afgiftsperioden startede, men efter at papirbeviset for vejbenyttelsesafgift blev afskaffet, er det lykkedes DTL at få flyttet betalingsfristen til samme dag, som afgiftsperioden starter. Det svarer til en ekstra frist på fem en halv uge.

7. Bøder for snyd med vejbenyttelsesafgift

Et hul i loven om vejbenyttelsesafgift, der gør politiets mulighed for at give bøder til udenlandske lastbiler, der snyder med vejbenyttelsesafgift vil blive lukket ved en lovændring i 2014.

8. Dobbeltbeskatning af diesel

De tyske toldmyndigheder opkræver afgift af diesel i ikke-standardtanke på danske lastbiler. Da mange danske lastbiler har fået eftermonteret nye tanke, og da de ofte tankes uden for Tyskland, så kommer de til at betale to gange afgift for den samme diesel. DTL har fået gennemført en enkel godtgørelsesordning hos SKAT, så dobbeltbeskatning undgås. DTL har fået EU-Kommissionen til at arbejde frem mod en konkret løsning på europæisk plan.

9. Miljøzoner på udenlandske lastbiler

Der har været miljøzoner i Danmark siden 2008. Miljøzonerne gælder alle lastbiler og busser – også udenlandske. Efter ønske fra DTL skal også udenlandske busser og lastbiler have et miljøzonermærke, så de visuelt let kan tjekkes af parkeringsvagter og politi.

10. Godskørselslov med kvalitetskrav

DTL ønsker et højt niveau i den danske vognmandsbranche, da det vil øge vognmandserhvervets konkurrencekraft og accept i befolkningen og hos politikerne. Derfor gik DTL imod de forslag om fjernelse af kursuskrav og nedsættelse af kapitalkrav, som Transportministeriet havde lagt op til i en ændring af godskørselsloven. Forslagene blev fjernet fra det fremlagte lovforslag.

11. Køre- og hviletid med bagatelgrænse

Køre- og hviletidsreglerne fylder rigtigt meget i både vognmændenes og chaufførernes dagligdag. Det er svære regler – og det koster dyrt at overtræde dem. DTL er lykkedes med at få indført bagatelgrænser og arbejder fortsat på at få afluset de værste ulemper ved reglerne – og ikke mindst at informere og rådgive medlemmerne om reglerne.

12. Tidstab på tachograf genvundet

DTL påviste sammen med en medlemsvirksomhed det store tidstab ved den første digitale tachograf, og fik overbevist danske myndigheder og EU-Kommissionen om, at en ny version skulle udvikles. For mange vognmænd gav det en gevinst på mere end en ekstra køretime pr. lastbiler pr. dag.

13. Infrastruktur i udvikling

DTL arbejder løbende på udbygning og forbedringer af vejnettet i Danmark, og DTL sad med i Infrastrukturkommissionen, som lagde grundstenen for de efterfølgende trafikpolitiske aftaler med store milliardbeløb til motorvejsudbygninger og omfartsveje. DTL var også med i Trængselskommissionen, der fremlagde en stribe forslag til at nedbringe trængsel og miljøgener.

14. Kombiterminaler udvidet

DTL arbejder bredt for at fremme landtransportens vilkår og samspillet mellem transportformerne. Derfor har DTL arbejdet aktivt for at få moderniseret og udvidet de to kombiterminaler i Taulov og Høje Taastrup. Trafikpolitikere afsatte godt 60 mio. kr. til udvidelsen, der skete i 2011.

15. Nummerpladegenkendelse til kontrol

Regeringen har besluttet at imødekomme et forslag fra DTL om et system til automatisk nummerpladegenkendelse med henblik på kontrol af udenlandske lastbilers betaling af vejbenyttelsesafgift og til kontrol af cabotagereglerne.

16. Kørselsafgift på lastbiler droppet

DTL kæmpede indædt imod afgiften og fokuserede på afgiftens skadevirkninger på udkantsområder i Danmark, dansk erhvervslivs konkurrenceevne, beskæftigelsen, øgede forbrugerpriser og at det var en dyr og kompliceret måde at opkræve skat på. Det lykkedes at få mange andre erhvervsorganisationer og befolkningen til at forstå skadevirkningerne, og afgiften, som var født af VK-regeringen, blev droppet af SRSF-regeringen.

17. Nej til bredere traktor-påhængsvogne

DTL satte foden ned, da der blev lagt forslag frem om mulighed for kørsel med 3 meter brede traktor-påhængsvogne.

18. Betalingsringen forsvandt

DTL kæmpede side om side med en lang række erhvervsorganisationer og kommuner og var med til at få sat en stopper for betalingsringen om København.

19. Overenskomstnævn oprettet

DTL kæmpede for oprettelsen af et overenskomstnævn, der giver Trafikstyrelsen hjemmel til, at virksomhederne – uanset at de ikke måtte være organiseret – skal dokumentere, at de følger de gældende bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår i overenskomsterne.

20. Svensk 40 tons vægtgrænse afværget

DTL fik sammen med vores nordiske organisation, NLA, og vores svenske, norske og finske kolleger ændret en svensk bekendtgørelsen på blot 9 uger, så danske lastbiler fortsat kan køre med 48 tons totalvægt eller mere i Sverige fx mellem Bornholm og Sjælland.

21. Vægt- og dimensioner i EU med nordiske hensyn

Gennem NLA – Nordic Logistics Association – lykkedes det i 2014 at undgå, at Europa-Parlamentet vedtog forslag, der kunne hindre grænseoverskridende trafik med modulvogntog og tunge vogntog fx i mellem de skandinaviske lande.

22. Politisk forlig om ansvar for dyrs transportegnethed

DTL og DTL Dyr har presset hårdt på for et serviceeftersyn af vurdering af dyrs transportegnethed, fordelingen af ansvar mellem transportør, chauffør og landmand samt revurdering af de forhøjede sanktioner og klippekortordningen vedrørende vurderinger transportegnethed. Det blev der indgået et meget bredt politisk forlig om i 2012.

23. Særtransportassistenter kan dirigere trafikken

Efter årelang kamp er det med virkning fra 2015 lykkedes DTL og Kran Blok Erfa at få etableret en uddannelse af førere af følgebiler til såkaldte særtransportassistenter, som må dirigere trafikken i forbindelse med afvikling af særtransporter. Den nye uddannelse frigør ressourcer hos politiet og er med til at lette gennemførelsen af særtransporterne.

24. Cabotage: bremse på liberalisering

DTL er i samarbejdet med sine søsterorganisationer i Norge, Sverige og Finland (i NLA) og andre europæiske lande lykkedes med at få stoppet EU-Kommissionens planer om en fuldt liberalisering af cabotagereglerne pr. 1. januar 2014. I Danmark har politiet fået penge til øget kontrol og fortolkninger af reglerne og bøderne er blevet skærpet. Cabotage-debatten er for alvor kommet på både den danske og den europæiske dagsorden, og den almindelige dansker er begyndt at forstå situationens alvor og urimeligheden i tingenes tilstand, og emnet var med i statsministerens åbningstale i Folketinget i 2013.

25. Brændeafgift stoppet

Regeringens planer om en brændeafgift blev i 2014 opgivet blandt andet efter pres fra DTL, der sammen med en stribe andre organisationer inden for turisme, detailhandel, transport og landbrug protesterede mod den øgede grænsehandel til skade for statskassen og til de danske vognmænd, der ville tabe transporterne til udenlandske vognmænd.

26. Obligatorisk orienteringsstop lagt i skuffen

Flere andre transportorganisationer foreslog transportministeren at indføre et obligatorisk orienteringsstop for lastbiler for at undgå de tragiske højresvingsulykker med cyklistere. DTL sagde nej og argumenterede med, at det ville betyde falsk tryghed og måske flere ulykker.

27. Betalingsfrist 30 dage

DTL er i samarbejde med Danske Speditører og Håndværksrådet lykkedes med at få gennemført loven om kredittider med en frist på løbende måned plus 30 dage som den fremtidige standard kredit, når virksomhederne handler med hinanden. Der var ellers lagt op til en frist på hele 60 dage.

28. Arbejdsudlejningsskat

DTL medvirkede til, at SKAT fik slået fast, at danske vognmandsvirksomheder kan købe og sælge internationale transporter med udenlandske kolleger uden at blive omfattet af reglerne om skat af arbejdsudlejning.

29. Afskaffelse af næringsbrev

Med henvisning til regeringens vækstpakke fremsættes der lovforslag om, at krav til fødevarer virksomheder om erhvervelse af næringsbrev og registrering i næringsbasen ophæves pr. 01.01.2015. DTL har hele tiden anfægtet, at ordningen ikke medfører øget fødevarer sikkerhed i transportledet og derfor kæmpet for ordningens afskaffelse.

30. Opgør med at adskillelse af kønsmodne tyre fra kvier

Folketinget partier er blevet enige om, at fødevarerministeren skal arbejde for et opgør med den EU-regel, der fastsætter, at kønsmodne han- og hundyr skal adskilles på transporterne, uagtet at de plejer at gå sammen og er uegnede til adskillelse. Reglen, der medfører et farligt arbejdsmiljø og en dårlig dyrevelfærd, har DTL Dyr kæmpet for en ændring af.

31. Tunge kranvogne kan dobbeltregistreres

Trafikstyrelsen har bekræftet, at store og tunge kranvogne nu kan registreres dels som almindelig registrering med gul nummerplade til særlig anvendelse og som blokvogn, hvor vognen får status af mobilkran. Dermed har DTLs Kran-Blok-erfagruppe fået opfyldt sit ønske om at dobbeltregistrere store kranbiler med baggrund i særtransportbekendtgørelsens bestemmelse om godkendelse som mobilkran.

32. Spejle kan bruges til at skabe udsyn

Ved ændringen af særtransportbekendtgørelsen 1. januar 2015, har Trafikstyrelsen i en dialog med Kran Blok Erfa givet mulighed for, at i den udstrækning det fornødne udsyn kan etableres med spejle, er dette tilladt. Alternativt kan udsynet etableres ved en kameraløsning eller en bagvedkørende ledsagebil. En præcisering som hilses velkommen fra Kran Blok Erfas side.

33. Brobegrænsningerne blev begrænsede

Ved en fælles indsats fra DTL, DTL Region Midt/Nord, Holstebro Vognmandsforening, Danske Maskinstationer og Entreprenører (DME), Vestjyske Maskinstationer og Entreprenører samt Landbrug & Fødevarer (L&F), er det lykkedes at få antallet af vægtbegrænsede broer i Holstebro kommune reduceret og samtidig er der kommet gang i scanningen af flere af de tilbageværende broer med vægtreduktion.

34. Medbringertrucks på vogntog med fuld længde

Efter mange års indsats, er det nu lykkedes at få lov til at køre med medbringertrucks på almindelige sættevogns- og hængervogntog uden trucken skal regnes med i længden.

35. Lastbiler kan følge trafikken i byzone

Folketinget har besluttet, at lastbiler skal have lov at følge den skiltede hastighed i byzone til gavn for fremkommelighed og trafikssikkerhed. Fx på ringeveje, hvor hastigheden er skiltet til 60 eller 70 km/t.

36. Udligningsordning for pakketransportører nedlægges

Udligningsordningen, der har skabt usikkerhed og ulige konkurrencevilkår, og som har kunnet tvinge Post Danmarks private konkurrenter til at betale et tvangsbidrag til at dække underskuddet i det statsejede Post Danmark, afskaffes med virkning fra 1. januar 2017.

37. Afskaffelse af momsfri pakkelevering

SKAT ophæver pr. 1. januar 2017 de særlige regler for e-handelsvirksomheders anvendelse af momslovens udlægsregler, der hidtil har gjort det muligt for Post Danmark i ulige konkurrence med private pakkeleveringsvirksomheder at tilbyde momsfri fragt af pakker til private.

38. Blokvoogsnummerplader i Det digitale Motorregister

DTL, DTLs Kran-Blok-erfagruppe og Dansk Erhverv har fået overtalt Skatteministeriet til at fremsætte lovforslag, der vil fjerne det gamle manuelle system med blokvoogsnummerplader, der har givet store administrative problemer herunder umuliggjort kørsel i visse udlande.

39. Bedre behandling af søvnapnø hos chauffører

DTL har medvirket til at få fjernet truslen om øjeblikkeligt kørselsforbud blot søvnapnø bliver nævnt i en læges konsultationsværelse. Nye regler fra Transportministeriet giver chauffører en chance for at gå til læge og effektivt få behandlet søvnapnø uden at få et øjeblikkeligt kørselsforbud.

40. Klarhed om frontmonteret udstyr på lastbilen

I et samarbejde mellem DTL og Færdselsstyrelsen har en vejledning om sneplovsbeslag/-frontplader, frontstøtteben og sækkevognsholdere om korrekt afrunding eller afskærmning bragt ro om bøder og frakendelse af kørekort. Dertil er det slået fast, at frontudstyr ikke medregnes i køretøjets længde.

41. Vognmandsvirksomhed på landet

Efter års DTL-pres har Folketinget ændret planloven, så vognmandsvirksomheder, der i forvejen er beliggende i landzone, får mulighed for fortsat at drive forretning derfra.

42. Proportionale køre- og hviletidsbøder

Folketinget har vedtaget en lovændring, der betyder mildere straffe for mindre forseelser og hårdere straffe for grov og systematisk fusk med kørehviletid. Det er sket på baggrund af en rapport og et arbejde, som DTL i et bredt samarbejde med andre organisationer står bag.

43. Stop for Ad Blue snyd

Efter pres fra DTL har Folketinget vedtaget kraftige forhøjelser af bøderne og indført gentagelsesvirkning for snyd med Ad Blue, som er set i stor stil på udenlandske lastbiler. Samtidig har politiet gennemført effektive kontroller.

44. Lovforslag om 80 km/t på landevej fremsat

Transportministeren har i Folketingets fremsat lovforslag om at hæve lastbilernes tilladte hastighed fra 70 til 80 km/t med virkning fra 1. januar 2020.

45. Slut med langtidsparkering på motorvejs-rastepladserne

Efter pres fra især DTL vil regeringen (V, LA, K) og Dansk Folkeparti indføre tidsbegrænset parkering for lastbiler, så de maksimalt må parkere 25 timer på de statslige rastepladser på motorvejsnettet.

46. Tilladelseskrav til varebiler

Folketingets vedtog – efter et langt tilløb og pres fra DTL og DTLs specialforeningen SKV – et lovforslag om, at varebiler, der kører gods for fremmed regning omfattes af tilladelseskrav efter godskørselsloven.

Bliv medlem af **DTL** for at styrke den politiske gennemslagskraft
Bliv medlem af en **lokal- eller specialforening** eller en **netværks/erfa-gruppe**
Sammen får vi indflydelse - www@dtl.eu